

Ruas centrais de Vitória não suportam maior volume de tráfego

AS/7012

Texto de Rossini Amaral
Foto de César Inácio

Todos os dias, de segunda a sexta-feira, cruzam o centro de Vitória, no período de 17 às 19 horas, mais de 3.200 carros (?) por hora. Mas o sistema viário central só tem capacidade para 2.400 veículos por hora. Em razão disso, diariamente o capixaba voltou a viver o drama dos engarrafamentos do trânsito, que tendem a se prolongar cada vez mais caso não sejam adotadas medidas urgentes. Entre a montanha, de um lado, e o mar, do outro, quase nada existe por mudar na área central da capital visando melhorar as condições do tráfego de veículos — estes, em número cada vez maior, em que pese as altas no preço da gasolina, dos gastos de manutenção do automóvel e de outros fatores adversos.

O diretor do Detran, coronel Osmar Valporto Tatagiba, não acredita em solução a curto prazo. Motoristas de táxi defendem a conclusão da terceira ponte, ligando Vitória a Vila Velha, como única alternativa para resolver o problema. Já o Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN) tem estudos, há pelo menos cinco anos, para acabar com os congestionamentos hoje e evitar seu agravamento no futuro. Porém, reclama do isolamento em que se encontra, já que precisaria da participação conjunta de outros órgãos, como Detran, DER, DNER, Companhia de Trânsito da PM, empresários de ônibus, Comdusa, Secretaria do Interior e dos Transportes, e da própria comunidade.

João Manoel dos Santos, pedreiro, casado, morador em Alto Laje, município de Cariacica, deixa o local de trabalho, na Praia do Canto, às 16h30m, diariamente, de volta para casa. "Já teve dias de só conseguir chegar em casa às 7h30 da noite, depois de ficar parado no trânsito quase uma hora, com o engarrafamento", contou.

Motoristas de ônibus das viagens Planeta e Alvorada, que atendem aos municípios de Cariacica e Vila Velha, respectivamente, relataram que a situação de hoje é muito parecida com aquela antes da inauguração da 2ª ponte (ponte do Príncipe), em 1979. No horário entre 17 e 19 horas, eles levam até 1h20m para percorrer da rua Dom Bosco, no Forte São João, até a Vila Rubim.

INICIO DO CAOS

De acordo com estatísticas do Detran, entra em circulação na Grande Vitória, mensalmente, uma média de 500 novos veículos, o que perfaz um total de 6.000 em 12 meses. Em anos anteriores, essa média já chegou a ser bem maior, atingindo a quase 900. O decréscimo registrado é explicado em função dos custos de manutenção do automóvel, devido ao preço da gasolina, da TRU e principalmente do baixo nível de vida da classe média.

Considerando a hipótese, extremamente remota do preço da gasolina baixar de preço Cr\$ 20,00 ou mais, foi perguntado a algumas pessoas o que poderia acontecer com o trânsito no centro de Vitória. A resposta foi de que o caos se instalaria completamente, e o sistema viário entraria em colapso. Isto porque a maioria dos proprietários de automóveis não os utilizam, sistematicamente, devido à dificuldade de estacionamento e por medida de economia no consumo de gasolina. Este produto, portanto, tem sido um fator de equilíbrio, não só no caso do Espírito Santo, mas em outros Estados, no sentido de ser mantida uma situação mais ou menos controlada.

O arquiteto André Abe, diretor técnico do Instituto Jones dos Santos Neves, previu que, caso não sejam adotadas providências para se resolver o problema dos congestionamentos de trânsito no

Os números do Detran

Em 1970, existia na Grande Vitória um total de 12.411 carros em circulação, entre novos e usados, sendo que somente na capital havia 7.872. Quatro anos depois, esse número subiu

para 30.075, nos cinco municípios, e em Vitória passaram a existir 16.805 veículos.

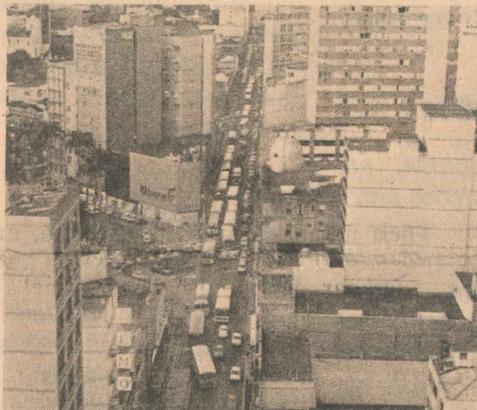
De 1978 a 1980, o serviço de estatística do Detran mostrou os seguintes dados sobre o crescimento do número de veículos em circulação na Grande Vitória:

Municípios	DADOS DE 1978		DADOS DE 1979	
	Veículos Novos	Usados	Veículos Novos	Usados
Vitória	5.257	14.984	4.352	22.317
Vila Velha	1.688	8.327	1.561	9.885
Cariacica	800	5.082	623	5.194
Serra	244	772	247	1.095
Viana	96	377	61	545

Municípios	DADOS DE 1980	
	Veículos Novos	Veículos Usados
Vitória	5.184	21.938
Cariacica	747	5.585
Vila Velha	1.480	9.499
Serra	770	1.647
Viana	49	543

Em 1981, ainda de acordo com o serviço de estatística do Detran, entraram em circulação na Grande Vitória mais 5.146 novos veículos, o que elevou o número para 42.088 (novos e usa-

dos). Em janeiro deste ano, entraram nas vias de tráfego nos cinco municípios mais 530 carros e em fevereiro outros 479.



O Detran não sabe o que vai fazer

desta avenida está superada, diante do volume de carros que a utilizam, principalmente na faixa de 17 às 19 horas, no chamado horário do rush ou pico do trânsito.

Por falta de dados mais atualizados, o Instituto Jones dos Santos Neves — que se transformou no único órgão de planejamento do Estado em diversas áreas — dispõe apenas de levantamento de 1980, feito pelo Detran e relativo ao volume de veículos que circulam no sistema viário da Grande Vitória. Esses dados indicam que tanto a avenida Jerônimo Monteiro como a General Osório, República, Duarte Lemos e Getúlio Vargas estão com suas capacidades de tráfego esgotadas.

Na avenida Jerônimo Monteiro, que dá mão no sentido de Jucutuquara para a Vila Rubim, o levantamento feito pelo Detran em 1980, na altura da escadaria de acesso ao Palácio Anchieta, constatou que passaram, na faixa de 18 às 19 horas, 1.219 automóveis, 375 ônibus e 136 caminhões, totalizando 1.730 veículos/hora. No entanto, para calcular o que representa este volume de tráfego em relação à capacidade daquela artéria, o engenheiro Antônio Luiz Caus explicou que cada ônibus ou caminhão equivale a três automóveis, o que daria um total de 2.752 veículos equivalentes passando na Jerônimo Monteiro, em cada espaço de uma hora.

Considerando os dados do Detran de outubro de 1980, a Jerônimo Monteiro já estava naquela época com sua capacidade esgotada em 352 veículos por

de Obras da Prefeitura de Vitória, tentou viabilizar um projeto de uma via perimetral, interligando o bairro Fradinhos, na zona Norte, à Vila Rubim, passando sobre a zona montanhosa de Vitória. O projeto foi engavetado. Não faltaram sugestões para o retorno de linhas de bondes, metrô de superfície, desativação do pátio do Porto de Vitória para ampliação do sistema viário central e várias outras.

O diretor do Detran, Osmar Tatagiba, preferiu dizer, ao ser indagado sobre as possíveis consequências do crescente número de veículos em circulação, que este fenômeno "é idêntico a de outros centros urbanos, no país e no exterior. A frota de veículos em cada país aumenta proporcionalmente a seu crescimento econômico". Disse o óbvio, e esquivou-se de opinar a respeito do volume de tráfego, cada vez maior, e quanto ao sistema viário — que não acompanhou em nenhum momento tal evolução.

Tatagiba, por outro lado, disse que há necessidade de um planejamento global, envolvendo vários órgãos públicos e privados. Mas em seguida, salientou que isto "não é coisa que possa ser feita a curto prazo, pois, muitas vezes, depende de recursos financeiros para realização de obras de engenharia, como elevados e viadutos".

Perguntado sobre a previsão de quando o sistema viário do centro da capital estaria esgotado em relação à demanda de veículos, o diretor do Detran respondeu: "É difícil, senão quase impossível, fazer-se previsão do amanhã". Não fez referência, entretanto, a que desde 1980 os levantamentos do próprio órgão indicavam que os principais eixos de tráfego já estavam estrangulados, fato que se agravou.

Quanto a possíveis estudos do Detran para conter o problema de hoje e evitar o seu agravamento nos anos seguintes, o coronel Osmar Tatagiba informou que a Divisão de Engenharia de Trânsito do órgão, "a partir dos estudos de problemas do dia-a-dia, relativos a seu setor, também desenvolve, dentro de suas possibilidades, estudos paralelos visando o atendimento futuro de uma metrópole cidade grande e consequente elevado número de veículos circulando em suas vias urbanas". Tais estudos, contudo, são desconhecidos da opinião pública.

Como única opção para fugir da neurose dos congestionamentos diários do trânsito, o capixaba começa a improvisar saídas. O comerciante que deixa o trabalho às 18 horas procura ir ao cinema ou se dirigir a um local de diversão, até o tráfego passar a fluir normal. O trabalhador assalariado, no entanto, que sai de casa às 5 horas de manhã, geralmente

morador em Alto Laje, município de Cariacica, deixa o local de trabalho, na Praia do Canto, às 16h30m, diariamente, de volta para casa. "Já teve dias de só conseguir chegar em casa às 1h30 da noite, depois de ficar parado no trânsito quase uma hora, com o engarrafamento", contou. (13)

Motoristas de ônibus das viações Planeta e Alvorada, que atendem aos municípios de Cariacica e Vila Velha, respectivamente, relataram que a situação de hoje é muito parecida com aquela antes da inauguração da 2ª ponte (ponte do Príncipe), em 1979. No horário entre 17 e 19 horas, eles levam até 1h20m para percorrer da rua Dom Bosco, no Forte São João, até a Vila Rubim.

INICIO DO CAOS

De acordo com estatísticas do Detran, entra em circulação na Grande Vitória, mensalmente, uma média de 500 novos veículos, o que perfaz um total de 6.000 em 12 meses. Em anos anteriores, essa média já chegou a ser bem maior, atingindo a quase 900. O decréscimo registrado é explicado em função dos custos de manutenção do automóvel, devido ao preço da gasolina, da TRU e principalmente do baixo nível de vida da classe média.

Considerando a hipótese, extremamente remota do preço da gasolina baixar de preço Cr\$ 20,00 ou mais, foi perguntado a algumas pessoas o que poderia acontecer com o trânsito no centro de Vitória. A resposta foi de que o caos se instalaria completamente, e o sistema viário entraria em colapso. Isto porque a maioria dos proprietários de automóveis não os utilizam, sistematicamente, devido à dificuldade de estacionamento e por medida de economia no consumo de gasolina. Este produto, portanto, tem sido um fator de equilíbrio, não só no caso do Espírito Santo, mas em outros Estados, no sentido de ser mantida uma situação mais ou menos controlada.

O arquiteto André Abe, diretor técnico do Instituto Jones dos Santos Neves, previu que, caso não sejam adotadas providências para se resolver o problema dos congestionamentos do trânsito no centro, a situação tende a se agravar cada vez mais, ou que o horário de pico do trânsito, atualmente, se dá na faixa de 17 às 19 horas, quando o volume de veículos ultrapassa a capacidade limite do sistema viário existente. Na medida em que aumenta, cada vez mais, a demanda de carros em circulação, a faixa de pico vai se estendendo progressivamente e, conseqüentemente, os engarrafamentos que hoje duram cerca de duas horas passarão a durar muito mais tempo.

O chefe da Divisão de Engenharia do Detran, João Carlos Campostrini, considerou que a situação do trânsito no centro da capital tende a ficar caótica caso não sejam tomadas providências urgentes no sentido de desviar o tráfego de caminhões pesados da região. Propôs ainda que o transporte coletivo seja racionalizado, de modo que se reduza o número de ônibus que cruzam o centro da cidade, tanto os procedentes do continente quanto os da zona Norte.

O engenheiro de trânsito André Luiz Caus, do Instituto Jones dos Santos Neves, disse que "vai chegar um momento em que até mesmo o trânsito na 2ª ponte será estrangulado pelo volume de veículos". Tanto ele quanto André Abe não defendem a construção de elevados, viadutos ou outras obras de altos. Consideram que há solução sem necessidade de grandes investimentos, bastando para isso oferecer condições de conforto e confiabilidade no transporte coletivo, mediante intervenções nas linhas de circulação dos ônibus e na política institucional deste sistema.

CAPACIDADE ESGOTADA

Conforme André Luiz Caus, cada faixa de tráfego da avenida Jerônimo Monteiro, por exemplo, no centro de Vitória, tem capacidade para escoar 800 veículos equivalentes ao automóvel. Na Jerônimo Monteiro existem três faixas, em condições de fazer fluir normalmente um máximo de 2.400 veículos equivalentes ao automóvel. Desde 1980, a capacidade



O Detran não sabe o que vai fazer

desta avenida está superada, diante do volume de carros que a utilizam, principalmente na faixa de 17 às 19 horas, no chamado horário do **rush** ou **pico** do trânsito.

Por falta de dados mais atualizados, o Instituto Jones dos Santos Neves — que se transformou no único órgão de planejamento do Estado em diversas áreas — dispõe apenas de levantamento de 1980, feito pelo Detran e relativo ao volume de veículos que circulam no sistema viário da Grande Vitória. Esses dados indicam que tanto a avenida Jerônimo Monteiro como a General Osório, República, Duarte Lemos e Getúlio Vargas estão com suas capacidades de tráfego esgotadas.

Na avenida Jerônimo Monteiro, que dá mão no sentido de Jucutuquara para a Vila Rubim, o levantamento feito pelo Detran em 1980, na altura da escadaria de acesso ao Palácio Anchieta, constatou que passaram, na faixa de 18 às 19 horas, 1.219 automóveis, 375 ônibus e 136 caminhões, totalizando 1.730 veículos/hora. No entanto, para calcular o que representa este volume de tráfego em relação à capacidade daquela artéria, o engenheiro Antônio Luiz Caus explicou que cada ônibus ou caminhão equivale a três automóveis, o que daria um total de 2.752 veículos equivalentes passando na Jerônimo Monteiro, em cada espaço de uma hora.

Considerando os dados do Detran de outubro de 1980, a Jerônimo Monteiro já estava naquela época com sua capacidade esgotada em 352 veículos por hora. Estima-se que, nos dias de hoje, estão passando por aquela pista cerca de 3.200 veículos equivalentes por hora, o que eleva para 800 a taxa de estrangulamento do trânsito.

Na mesma faixa de horário, e obedecendo aos mesmos critérios da avenida Jerônimo Monteiro, na Duarte Lemos, na altura do sinal luminoso da Vila Rubim, o levantamento feito pelo Detran indicou que passaram naquela pista 2.827 veículos equivalentes por hora. Na Getúlio Vargas, entroncamento com a 23 de Maio, passavam, no horário de 7 às 8 horas, 2.780 veículos equivalentes por hora, e na faixa de 17 às 18 horas 2.408 veículos equivalentes.

O volume de tráfego de automóveis em todas as pistas pesquisadas pelo Detran supera em várias vezes o de ônibus. Na Duarte Lemos, por exemplo, passaram no espaço de uma hora (18 às 19 horas) 1.783 carros de passeio contra 267 ônibus. Na Jerônimo Monteiro, 1.219 carros de passeio contra 375 ônibus, e na Getúlio Vargas 1.139 automóveis contra 388 ônibus (no horário de 7 às 8 horas).

OMISSÃO

O problema hoje, no trânsito de Vitória, existe por vários fatores, menos por falta de estudos, levantamentos, anteprojeto, projetos, sugestões e até promessas demagógicas. Pior que isto, a situação atual é fruto mais da omissão das autoridades responsáveis do que por qualquer outra coisa. Isto porque, há vários anos, técnicos ligados à área de planejamento do trânsito e de transportes vêm alertando para o problema.

O Instituto Jones dos Santos Neves, por exemplo, possui um defasado Plano de Ação Imediata para o Trânsito e Transporte da Grande Vitória (Paitt), elaborado em 1978. Tudo que se aproveitou dele foi a ampliação do sistema aquaviário, e nada mais. No Detran, administrações anteriores anunciaram uma série de medidas que deveriam ser colocadas em prática visando evitar o colapso do trânsito em anos posteriores. Nada foi feito. O engenheiro Olavo Machado de Vasconcelos, quando secretário

desativação do patio do Porto de Vitória para ampliação do sistema viário central e várias outras.

O diretor do Detran, Osmar Tatagiba, preferiu dizer, ao ser indagado sobre as possíveis conseqüências do crescente número de veículos em circulação, que este fenômeno "é idêntico a de outros centros urbanos, no país e no exterior. A frota de veículos em cada país aumenta proporcionalmente a seu crescimento econômico". Disse o óbvio, e esquivou-se de opinar a respeito do volume de tráfego, cada vez maior, e quanto ao sistema viário — que não acompanhou em nenhum momento tal evolução.

Tatagiba, por outro lado, disse que há necessidade de um planejamento global, envolvendo vários órgãos públicos e privados. Mas em seguida, salientou que isto "não é coisa que possa ser feita a curto prazo, pois, muitas vezes, depende de recursos financeiros para realização de obras de engenharia, como elevados e viadutos".

Perguntado sobre a previsão de quando o sistema viário do centro da capital estaria esgotado em relação à demanda de veículos, o diretor do Detran respondeu: "É difícil, senão quase impossível, fazer-se previsão do amanhã". Não fez referência, entretanto, a que desde 1980 os levantamentos do próprio órgão indicavam que os principais eixos de tráfego já estavam estrangulados, fato que se agravou.

Quanto a possíveis estudos do Detran para conter o problema de hoje e evitar o seu agravamento nos anos seguintes, o coronel Osmar Tatagiba informou que a Divisão de Engenharia de Trânsito do órgão, "a partir dos estudos de problemas do dia-a-dia, relativos a seu setor, também desenvolve, dentro de suas possibilidades, estudos paralelos visando o atendimento futuro de uma metrópole cidade grande e conseqüente elevado número de veículos circulando em suas vias urbanas". Tais estudos, contudo, são desconhecidos da opinião pública.

Como única opção para fugir da neurose dos congestionamentos diários do trânsito, o capixaba começa a improvisar saídas. O comerciante que deixa o trabalho às 18 horas procura ir ao cinema ou se dirigir a um local de diversão, até o tráfego passar a fluir normal. O trabalhador assalariado, no entanto, que sai de casa 5 horas da manhã e precisa voltar mais cedo para descansar para o outro dia de trabalho, espera durante vários minutos até o ônibus chegar no ponto, já superlotado, e enfrenta todo o engarrafamento do trânsito viajando em pé, em veículos que chegam a transportar mais de 100 pessoas, quando o normal seriam 60 ou, no máximo, 70 passageiros.

Um número considerável de motoristas de táxis prefere não trabalhar no horário de engarrafamento do trânsito. E o caso, por exemplo, de Antônio Campos, 17 anos de profissão, com ponto no Parque Moscoso. Ele encerra suas atividades, de segunda a sexta-feira, às 17h30m, "justamente para não enfrentar os engarrafamentos". Segundo ele, nestas circunstâncias o motorista de praça "tem prejuízo se fizer qualquer corrida, já que o consumo de gasolina é maior, o desgaste de freio e embreagem aumenta muito. Além disso, não existe sistema nervoso que agüente enfrentar todo dia problema dessa natureza".

Antônio Luiz dos Santos, dono do táxi TX-0166, com ponto também no Parque Moscoso, atribuiu os congestionamentos "ao excesso de carros em circulação". E apontou como solução, da mesma forma que seu colega Antônio Campos, a conclusão das obras da terceira ponte, pois, segundo ele, a ligação daria uma outra opção de tráfego para quem mora em Vila Velha e Cariacica, desafogando os pontos de estrangulamento do trânsito no centro da capital e na Vila Rubim.

Para resolver ou mesmo adotar medidas para contornar os congestionamentos do trânsito, que começam a se intensificar, os técnicos do Instituto Jones dos Santos Neves só vêem uma saída: que todos os órgãos ligados ao problema discutam, conjuntamente, o assunto e firmem compromisso no sentido de adotar as providências necessárias.

Para André Abe, diretor técnico do IJSN, uma das medidas básicas para evitar o congestionamento do trânsito na área central da capital seria estabelecer "penalidades para quem estacionasse nas vias de circulação". Segundo ele, um automóvel parado em qualquer trecho de rua ocupa cerca de 30 metros quadrados da faixa destinada ao tráfego normal de veículos, considerando o espaço que precisa para manobrar.